

CENTRO DE INSTRUCCIÓN
MARITIMA PAUL MÜLLER

R.D. N° 725-2022 DGCG
MARINA DE GUERRA DEL PERU

MANUAL DE SENSIBILIZACION SOBRE PROTECCION PARA TODO MARINO

En cumplimiento con el Convenio Internacional de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 y su enmienda 2010

Regla VI/6, Sección A-VI/6, Párrafo 4, Cuadro A-VI/6-1

CONTENIDO

MATERIAL DE LECTURA

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Visión del curso

La implantación del Código PBIP requiere una continua y eficaz cooperación y entendimiento entre todos los que tienen que ver con los buques y las instalaciones portuarias, o los utilizan, incluido el personal del buque, el personal portuario, los pasajeros, los intereses de la carga, los gestores navales, los administradores de puertos y las autoridades nacionales y locales que tengan responsabilidades en el ámbito de la protección.

Las prácticas y procedimientos existentes tendrán que someterse a revisión y modificarse si no ofrecen un nivel adecuado de protección. En interés de una mayor protección marítima, tanto los sectores naviero y portuario como las autoridades nacionales y locales tendrán que asumir responsabilidades adicionales.

1.2 Competencias que deben alcanzarse

El Código PBIP es eminentemente preventivo, tiene como misión el prevenir, detener, demorar, negar los ilícitos en una nave o instalación portuaria y ello se logra desarrollando diversas técnicas para controlar el riesgo a niveles aceptables.

Los participantes deberán adquirir las competencias necesarias para poder prevenir los ilícitos en su buque o instalación portuaria.

1.3 Amenazas al transporte marítimo

Terrorismo

Son actos realizados en contra de las personas, las cosas o servicios públicos que produzcan alarma o temor en la población o a un grupo o sector de ella, para perturbar la paz pública o tratar de menoscabar la autoridad del Estado o Municipio o presionar a la autoridad para que tome una determinación, utilizando explosivos, sustancias tóxicas, armas de fuego o por incendio, inundación o por cualquier otro medio violento.

No hay una definición universal aceptada de terrorismo internacional. Una definición usada ampliamente en los círculos gubernamentales de los Estados Unidos e incorporada a la ley define al "terrorismo internacional" como aquel que involucra a los ciudadanos o propiedades de más de un país. El terrorismo es definido habitualmente como violencia motivada políticamente, perpetrada contra objetivos no combatientes por grupos subnacionales o agentes clandestinos. Un "grupo terrorista" es definido como un grupo que practica el terrorismo o que tenga subgrupos significativos que lo practiquen. Una deficiencia potencial de esta definición tradicional es su enfoque en grupos o en miembros de grupo y la exclusión de actividades terroristas individuales (organización no grupal), las cuales han crecido recientemente en frecuencia y visibilidad. Otra posible debilidad de estas definiciones estándares es el criterio de violencia en una forma tradicional. Los analistas señalan los incidentes de sabotaje con "virus" de computadora y advierten que los actos terroristas podrían incluir formas más sofisticadas de destrucción y extorsión, tales como la inhabilitación de una infraestructura nacional, penetrando programas vitales de computadora. Finalmente, el atentado del 12 de octubre de 2,000 contra el "USS Cole" genera cuestionamientos sobre si la definición estándar

categorizaría este ataque como terrorista, ya que el USS Cole, una embarcación militar, no calificaría como "no combatiente".

Narcotráfico
El tráfico ilícito de drogas y estupefacientes es universal y refleja cada vez más acentuadas modalidades de abuso de drogas.
América Latina se ha convertido en una de las regiones clases del tráfico mundial Latinoamericano y de las regiones de Caribe, a través de las cuales los narcotraficantes distribuyen las drogas, utilizando a estos países como importantes rutas del tráfico de drogas.

Sabotaje
Es el daño, destrucción o ilícito entorpecimiento de los servicios públicos o centros de producción o distribución de bienes o servicios básicos, de las instalaciones fundamentales de docencia o investigación, o de recursos o elementos esenciales destinados al mantenimiento del orden público, con el fin de trastornar gravemente la vida cultural o económica del Estado o Municipios o para alterar la capacidad de estos para asegurar el orden público.

Huelgas
Suspensión colectiva del trabajo por parte de los obreros o empleados, realizada por acuerdo tomado entre ellos como medio para conseguir alguna pretensión social en relación con las condiciones de trabajo, o, a veces, política."
También se define la huelga como "cesación o paro en el trabajo de personas empleadas en el mismo oficio, hecho de común acuerdo con el fin de imponer ciertas condiciones a los patronos".

Disturbios Civiles
Situación por la que, la ciudadanía ó parte de ella sale a las calles de manera violenta llegando a incluir en esta movilización tumultos o motines, tiroteos, bombardeos é incluso llegar a una guerra.

Piratería
La siguiente definición de piratería figura en el texto del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) de 1982:
"Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:
a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:
   i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
   ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o el apartado b) o facilitarlos intencionalmente."

La reunión subregional sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en el océano Índico occidental, el golfo de Adén y la zona del mar Rojo, celebrado en Dar es Salaam (República Unida de Tanzania) del 14 al 18 de abril de 2008, acordó modificar esta definición. De manera coherente con respecto a lo dispuesto en el ReCAAP, se ha añadido el motivo de "fines privados" en la definición. La fórmula "dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial" sustituyó a "dentro de la jurisdicción de un Estado". La fórmula nueva refleja las opiniones de Francia, apoyada por otros Estados participantes en la reunión, de que la definición de robos a mano armada perpetrados contra los buques no debería ser aplicable a actos cometidos más allá del mar territorial. La nueva definición dice lo siguiente: "robos a mano armada perpetrados contra buques": son cualesquiera actos ilícitos de violencia o detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación que no sean actos de piratería, cometidos con fines privados y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores de un Estado, aguas archipelágicas y mar territorial.

Secuestro

Delito contra la libertad, por el cual se detiene indebidamente a una persona, exigiéndose, por la libertad del secuestrado, bienes, dinero u otro tipo de demandas. / Depósito de una cosa en litigio, por la cual queda a resultas del fallo judicial. / En otra acepción, retención ilegal de una persona, con el objeto de pedir dinero o alguna otra pretensión, para dejarla en libertad.

Robo

Comete este delito quien sin la voluntad del dueño, y con la intención de obtener algún provecho pecuniario o no, se apropia de cosa mueble ajena usando violencia sobre la víctima y/o intimidándola.

Hurto

Comete este delito el que se apropia de cosa mueble ajena sin la voluntad del dueño y con ánimo de lucrarse, esto es, para obtener algún beneficio sea pecuniario o no, actuando sin violencia, intimidación o fuerza.

1.4 Operaciones de buques y puertos:

El transporte marítimo o fluvial se utiliza en más de las tres cuartas partes del comercio mundial. El sector marítimo tiene, pues, un ámbito internacional y es dinámico. La internacionalización del transporte marítimo en los últimos años se ha manifestado con los cambios de propiedad y de gestión de los buques, la creación de nuevos registros, los adelantos técnicos y la contratación de tripulaciones procedentes de culturas diferentes que no siempre se expresan en el mismo idioma.

La marina mercante mundial está integrada por unos 86.000 buques de 100 o más toneladas de registro bruto. Las flotas más importantes por su tonelaje están matriculadas en las Bahamas, China, Chipre, Estados Unidos, Federación de Rusia, Grecia, Japón, Liberia, Malta, Noruega, Panamá y Singapur

Más de 1,2 millón de marineros trabajan en buques de más de 100 toneladas o esperan embarcar en ellos. Unos dos tercios proceden de Asia. Se tiende claramente a contratar a gente de mar de países en desarrollo. Entre los principales países proveedores de gente de mar figuran China, la

República de Corea y Filipinas. Se contrata asimismo a un número creciente de marineros de Polonia y de la Federación de Rusia. Mucha gente de mar trabaja a bordo de buques que no están matriculados en su país de origen.
Los convenios surgen como producto de los trabajos de los organismos internacionales, tales como: La Organización Marítima Internacional (OMI); Organización Internacional del Trabajo (OIT); Organización de las Naciones Unidas (ONU); Organización Mundial de la Salud (OMS), y la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), entre otros; asimismo, en un porcentaje menor están aquellos depositados en Organismos de América, en Gobiernos y en otros organismos, además de considerar tratados bilaterales.

2. POLÍTICA DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

2.1 Convenios, Códigos y recomendaciones

El Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

Luego del 11 de septiembre se estableció la vulnerabilidad de los medios de transporte, por ello entre los días 9 al 13 de diciembre del año 2002 tuvo lugar en Londres, Inglaterra, la Conferencia Diplomática de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (*Safety of Life at Sea* – SOLAS), la cual aprobó once resoluciones y nueve enmiendas a la Convención, con el fin de fortalecer la protección marítima del buque y de las instalaciones portuarias y de prevenir y suprimir los actos de terrorismo contra la actividad del transporte marítimo. Entre las normas incorporadas a tales efectos, se encuentra el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP) (*International Security in Ports and Ships*- ISPS).

La Conferencia SOLAS reconoció que las nuevas disposiciones "representan un cambio significativo del enfoque de la cuestión de la protección del transporte marítimo internacional" y admitió que "pueden suponer una considerable carga adicional para algunos Gobiernos Contratantes". Por ello, reconoció plenamente la importancia de la cooperación técnica implementada "entre todos los que tienen que ver con los buques y las instalaciones portuarias, o los utilizan, incluido el personal del buque, el personal portuario, los pasajeros, los intereses de la carga, los gestores navales, los administradores de puertos y las autoridades nacionales y locales que tengan responsabilidades en el ámbito de la protección".

El Código PBIP fue elaborado por el Comité de Seguridad Marítima de OMI y aprobado por Resolución N° 2 de la Conferencia Diplomática SOLAS 1974 de la OMI, el 12 de diciembre de 2002.
El Código incluye los lineamientos fundamentales de la *"Maritime Transportation Security Act 2002"* de EE.UU y tiene como fin presentar a los gobiernos contratantes del SOLAS un programa o marco estandarizado para la evaluación de riesgos, por el que se posibilite a los gobiernos contrarrestar las vulnerabilidades a la seguridad en el transporte marítimo y facilidades portuarias.
Este instrumento consta de un Preámbulo y dos partes principales: la Parte A, titulada "Medidas Especiales para Mejorar la Seguridad Marítima", de carácter obligatorio para países miembros de la OMI que han suscrito el

SOLAS; y la Parte B, más detallada, de carácter voluntario o no vinculante, que ofrece orientación sobre la aplicación de la sección obligatoria.
En el Preámbulo del Código se presentan los antecedentes que lo generaron y se determina que el mismo se aplicará respetando "los derechos y libertades fundamentales consagrados en los instrumentos internacionales, particularmente los aplicables a los trabajadores del sector marítimo y a los refugiados, incluida la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y las normas internacionales que amparan a los trabajadores de los sectores marítimo y portuario".
Asimismo, tiene en cuenta lo estipulado en el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional del año 1965, en cuanto a que las autoridades públicas permitirán "que los tripulantes extranjeros desembarquen mientras permanezca en puerto el buque en el que hayan llegado, siempre que se hayan cumplido los trámites pertinentes a la llegada del buque y las autoridades públicas no tengan motivos para negarse a conceder el permiso de desembarco por razones de higiene, seguridad u orden públicos", señalando que "cuando los Gobiernos Contratantes aprueben los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias, deben prestar la debida atención al hecho de que el personal del buque, vive y trabaja a bordo de éste y necesita acceso a los servicios de bienestar para la gente de mar en tierra, incluida la asistencia médica".

El Código PBIP establece un marco internacional que canalice la cooperación entre Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores naviero y portuario, a fin de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional; definiendo las funciones y responsabilidades respectivas de los Gobiernos Contratantes, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores naviero y portuario, a nivel nacional e internacional, con el objeto de garantizar la protección marítima; garantizando que se recopile e intercambie información relacionada con la protección, con prontitud y eficacia; ofreciendo una metodología para efectuar evaluaciones de la protección a fin de contar con planes y procedimientos que permitan reaccionar a los cambios en los niveles de protección; y garantizando la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas.

Asimismo, existen otros convenios como el Convenio SUA (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation) Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, 1988, que fue adoptado el 10 de marzo 1988 y entró en vigor el 01 de marzo 1992.
El objetivo principal del convenio es asegurar que se adopten medidas adecuadas contra las personas que cometan actos ilícitos contra los buques, incluyendo:

- El embargo de los buques por la fuerza.
- Los actos de violencia contra las personas a bordo de buques.

- La colocación de dispositivos a bordo de un buque que es probable que destruya o dañe.

El convenio obliga a los Gobiernos Contratantes a extraditar o juzgar los presuntos delincuentes.

Mediante el Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1988, adoptado el 14 de Octubre de 2005 y que entró en vigor el 28 de Julio de 2010 se amplían los requisitos de la Convención a las plataformas fijas, como las dedicadas a la explotación de petróleo y gas.

Igualmente existen otros documentos como son la Circular MSC.1/Circ.1194 del 30 de mayo del 2006 que trata sobre la implantación eficaz del Capítulo XI-2 del Convenio Solas y del Código PBIP.
En relación a la piratería la Organización Marítima Internacional ha emitido algunas circulares tales como la MSC.1/Circ.1333 del 26 de junio de 2009 que trata sobre los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (recomendaciones a los gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques), en donde establece que el Estado ribereño/Estado rector del puerto debería elaborar planes de acción en los que se especifique la forma de prevenir, ante todo, un ataque de ese tipo y las medidas que han de adoptarse en caso que se produzca. Los Estados ribereños deberían considerar sus obligaciones en virtud de la regla XI-2/7 (Amenazas para los buques) del Convenio SOLAS, la cual prescribe, entre otras cosas, que cuando se identifique un riesgo de ataque, el Gobierno Contratante interesado informará a los buques afectados y a sus administraciones de:

a. El nivel de protección vigente.
b. Toda medida de protección que los buques afectados deban tomar para protegerse ante un ataque, de conformidad con las disposiciones de la parte A del Código PBIP.
c. Las medidas de protección que haya decidido adoptar el Estado ribereño, según proceda.

Asimismo, dado que existe la posibilidad de abordaje o varada a raíz de un ataque, el Estado ribereño/Estado rector del puerto tendrá que coordinar dichos planes de acción con los ya existentes para hacer frente a los derrames de hidrocarburos o fugas de sustancias potencialmente peligrosas que el buque o los buques puedan transportar. Esto reviste especial importancia en zonas de navegación restringida. El Estado ribereño/Estado rector del puerto debería adquirir el equipo necesario para garantizar la seguridad en las aguas de su jurisdicción.

De igual forma, mediante la Circular MSC.1/Circ. 1334 del 23 de junio de 2009 referente a los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buque (orientaciones para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques), señala que la detección temprana de posibles ataques debe constituir la primera línea de defensa y las medidas para evitar que los atacantes lleguen a embarcar, la segunda; no obstante, habrá casos en que los atacantes consigan embarcar. La mayoría de los piratas y ladrones armados son oportunistas al acecho de un objetivo fácil y es posible que no dispongan del tiempo

necesario, particularmente si la tripulación sabe que se hallan a bordo y está dando la alarma. No obstante, los atacantes pueden intentar compensar la escasez de tiempo agravando sus amenazas o actuando con mayor violencia. Cuando los atacantes se encuentren a bordo, las medidas que tomen el capitán y los tripulantes deberían estar destinadas a:

a. Conseguir el mayor grado de seguridad posible para las personas que estén a bordo.
b. Tratar de garantizar que la tripulación siga controlando el gobierno del buque.
c. Conseguir que los atacantes desembarquen lo antes posible.

2.2 Legislación gubernamental

Los diversos gobiernos ajustan sus regulaciones gubernamentales en base al nivel de amenaza existente, basándose en las directivas del Código PBIP. Por ello es que cada país puede determinar medidas adicionales que cumplan con proteger a sus buques e instalaciones portuarias contra las amenazas contempladas en el Código

2.3 Definiciones

- Plan de protección del buque:
  Un plan elaborado para asegurar la aplicación a bordo del buque de medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentren a bordo, la carga, las unidades de transporte, las provisiones de a bordo o el buque de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.
- Oficial de la compañía para la protección marítima:
  La persona designada por la compañía para asegurar que se lleva a cabo una evaluación sobre la protección del buque y que el plan de protección del buque se desarrolla, se presenta para su aprobación, y posteriormente se implanta y mantiene, y para la coordinación con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y con el oficial de protección del buque.
- Oficial de protección del buque:
  La persona a bordo del buque, responsable ante el capitán, designada por la compañía para responder de la protección del buque, incluidos la implantación y el mantenimiento del plan de protección del buque, y para la coordinación con el oficial de la compañía para la protección marítima y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.
- Instalación portuaria:
  Lugar en donde se produce la interfaz buque – puerto.
- Interfaz buque-puerto:
  La interacción que tiene lugar cuando un buque se ve afectado directa e inmediatamente por actividades que entrañan el movimiento de personas o mercancías o la provisión de servicios portuarios al buque o desde éste.
- Actividad buque-buque:
  Cuando dos buques abarloan con la finalidad de efectuar carga, descarga, movimiento de personas o provisión de servicios.
- Autoridad designada:
  Autoridad señalada por cada país para el control de la implementación y cumplimiento del Código PBIP.

- Organización de protección reconocida:
  Empresa autorizada por los Gobiernos Contratantes para que realice ciertas actividades relacionadas con la protección, entre las que se incluyen las siguientes:
  a. La aprobación de los planes de protección de los buques, o de enmiendas a estos planes, en nombre de la Administración.
  b. La verificación y certificación de que el buque cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código, en nombre de la Administración.
  c. La realización de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias exigidas por el Gobierno Contratante.

  Una OPR podrá también asesorar a las compañías o instalaciones portuarias en materia de protección, incluidas las evaluaciones de la protección de los buques, los planes de protección de los buques, las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias y los planes de protección de las instalaciones portuarias. Esto puede incluir la realización de la evaluación o el plan de protección de un buque o la evaluación o el plan de protección de una instalación portuaria. Si una OPR ha realizado la evaluación o el plan de protección de un buque, no deberá autorizarse a esa OPR a aprobar el plan de protección de ese buque
- Declaración de Protección:
  Documento que recoge las medidas de protección necesarias que podrían repartirse entre el buque y la instalación portuaria (o entre los buques) y establecerá las responsabilidades de cada parte operación de interfaz buque-puerto o una actividad de buque a buque suponga para las personas, los bienes o el medio ambiente.
- Incidente de protección:
  Suceso, hecho, acontecimiento provocado o intencional, que causa una significativa perdida de vidas humanas, daño ambiental, interrupción de las operaciones, interrupción económica o grave afectación a una instalación portuaria o buque.
- Nivel de protección:
  Son los grados de protección que toman los buques e instalaciones portuarias.
- Los tres niveles de protección:
  Nivel de protección 1**:** El nivel en el cual deberán mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.
  Nivel de protección 2**:** El nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un periodo de tiempo, como resultado de un aumento del riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima.
  Nivel de protección 3**:** El nivel en el cual deberán mantenerse más medidas concretas de protección durante un periodo de tiempo limitado cuando sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección marítima, aunque no sea posible determinar el blanco concreto.
- Piratería y robo a mano armada:
  Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada.

2.4 Confidencialidad de la información y las comunicaciones

La información referente a las Evaluaciones y Planes de Protección debe ser tratada con total confidencialidad, si una OPR se ha encargado de elaborar estos documentos, debe asegurarse que toda la información electrónica y de papel ha sido destruida y que no queda copia en dicha OPR, igualmente se debe establecer un mecanismo de seguridad para conocer a las personas involucradas en la elaboración de dicha documentación.

Las Evaluaciones y Planes de Protección deben guardarse en cajas fuertes y si se posee una copia electrónica debe abrirse solamente mediante el uso de una clave. Asimismo, solo se debe entregar a quienes corresponde la parte del plan que le compete.

En casos de auditorias internas, se puede facilitar la lectura de las Evaluaciones y Planes de Protección, pero no la entrega de los mismos.

3. RESPONSABILIDAD DE PROTECCIÓN

3.1 Los gobiernos contratantes tienen las siguientes responsabilidades:

a. El Gobierno Contratante establecerá los niveles de protección y dará orientaciones sobre la forma de protegerse contra los sucesos que afecten a la protección marítima. Entre los factores que han de tenerse en cuenta para establecer el nivel de protección adecuado se encuentran los siguientes:
   - En qué medida es creíble la información sobre la amenaza.
   - En qué medida hay corroboración de la información sobre la amenaza.
   - En qué medida la información sobre la amenaza es específica o inminente.
   - Las posibles consecuencias del suceso que afecte a la protección marítima.

b. Impartirán, según sea necesario, las instrucciones oportunas y facilitarán información sobre los aspectos de protección a los buques y las instalaciones portuarias que puedan verse afectados.

c. Delegar en una organización de seguridad reconocida algunas de sus tareas en materia de protección, a excepción de las siguientes:
   - Determinación del nivel de protección aplicable.
   - Aprobación de una evaluación de la protección de la instalación portuaria y enmiendas posteriores a una evaluación aprobada.
   - Determinación de las instalaciones portuarias que tendrán que designar a un oficial de protección de la instalación portuaria.
   - Aprobación de un plan de protección de la instalación portuaria y enmiendas posteriores a un plan aprobado.
   - Ejecución de las medidas de control y cumplimiento de conformidad con lo prescrito en la regla XI-2/9.
   - Definición de los casos en que es necesaria una declaración de protección marítima.

d. Los Gobiernos Contratantes deberán someter a prueba, en la medida que lo estimen oportuno, la eficacia de los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias que hayan aprobado o, en el caso de los buques, que hayan sido aprobados en su nombre, y de las enmiendas a esos planes.

3.2 Las Organizaciones de Protección Reconocidas (OPR) están obligadas a demostrar lo siguiente:

a. Un conocimiento especializado de los aspectos de protección pertinentes.
b. Un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y los puertos, que incluirá un conocimiento del proyecto y la construcción de buques, si ofrece servicios a los buques, y del proyecto y la construcción de puertos, si ofrece servicios a las instalaciones portuarias.
c. Su capacidad para evaluar los riesgos más comunes en relación con la protección de las operaciones de los buques y las instalaciones portuarias, incluida la interfaz buque-puerto, y la forma de reducir al mínimo tales riesgos.
d. Su capacidad para actualizar y perfeccionar los conocimientos especializados de su personal.
e. Su capacidad para controlar que su personal sea en todo momento de confianza.
f. Su capacidad para mantener las medidas apropiadas para evitar la divulgación no autorizada de material confidencial sobre protección, o el acceso no autorizado al mismo.
g. Su conocimiento de lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código, así como de la legislación nacional e internacional pertinente y de las prescripciones sobre protección.
h. Su conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección.
i. Sus conocimientos sobre el reconocimiento y la detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos.
j. Sus conocimientos sobre el reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección.
k. Su conocimiento de las técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección.
l. Su conocimiento de los equipos y sistemas de protección y vigilancia, y de sus limitaciones operacionales.

3.3 La compañía está obligada a:

a. La compañía se asegurará de que el plan de protección del buque contiene una declaración en la que se destaca claramente la autoridad del capitán.
b. La compañía establecerá en el plan de protección del buque que el capitán ostenta la máxima autoridad y la responsabilidad de adoptar decisiones en relación con la seguridad y la protección del buque y de pedir ayuda a la compañía o a un Gobierno Contratante, según sea necesario.
c. La compañía garantizará que el oficial de la compañía para la protección marítima, el capitán y el oficial de protección del buque cuentan con el apoyo necesario para desempeñar sus tareas y responsabilidades de conformidad con el capítulo XI-2 y con la presente parte del Código.

3.4 El buque está obligado a:

Los buques están obligados a actuar con arreglo a los niveles de protección establecidos por los Gobiernos Contratantes y llevaran a cabo las siguientes actividades:

a. En el nivel de protección 1:
- Garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección del buque.
- Controlar el acceso al buque.
- Controlar el embarco de las personas y sus efectos.
- Vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas.
- Vigilar las zonas de cubierta y las zonas que rodean el buque.
- Supervisar la manipulación de la carga y las provisiones del buque.
- Garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección.

b. En el nivel de protección 2 se aplicaran medidas adicionales especificadas en el plan de protección del buque.
c. En el nivel de protección 3 se aplicaran otras medidas concretas especificadas en el plan de protección del buque.

El oficial de protección del buque deberá mantenerse en contacto con el oficial de protección de la instalación portuaria para la coordinación de los niveles de protección y medidas oportunas, si fuese necesario.

3.5 La instalación portuaria está obligada a:

La instalación portuaria deberá actuar con arreglo a los niveles de protección establecidos por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada. Las medidas y procedimientos de protección se aplicarán en las instalaciones portuarias de modo que se reduzcan al mínimo los inconvenientes o demoras para los pasajeros, los buques, el personal y los visitantes de los buques, las mercancías y los servicios.

a. En el nivel de protección 1, todas las instalaciones portuarias llevarán a cabo las actividades que se indican a continuación, aplicando las medidas adecuadas y teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, a fin de identificar y tomar las medidas preventivas necesarias contra los sucesos que afecten a la protección:
   - Garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección de la instalación portuaria.
   - Controlar el acceso a la instalación portuaria.
   - Vigilar la instalación portuaria, incluidas las zonas de fondeo y atraque.
   - Vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas.
   - Supervisar la manipulación de la carga.
   - Supervisar la manipulación de las provisiones del buque.
   - Garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección.
b. En el nivel de protección 2 se aplicaran medidas adicionales especificadas en el plan de protección de la instalación portuaria.
c. En el nivel de protección 3 se aplicaran otras medidas concretas especificadas en el plan de protección de la instalación portuaria.

3.6 El Oficial de Protección del Buque (OPB) está obligado a:

a. Las tareas y responsabilidades del oficial de protección del buque serán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

b. Realizar inspecciones periódicas de la protección del buque para asegurarse de que se mantienen las medidas de protección que corresponda.
c. Mantener y supervisar la implantación del plan de protección del buque, incluidas cualesquiera enmiendas del mismo.
d. Coordinar los aspectos de protección de la manipulación de la carga y de las provisiones del buque con otro personal del buque y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias pertinentes.
e. Proponer modificaciones al plan de protección del buque.
f. Informar al oficial de la compañía para la protección marítima de toda deficiencia e incumplimiento descubiertos durante las auditorías internas, revisiones periódicas, inspecciones de protección y verificaciones del cumplimiento y ejecución de cualquier medida correctiva.
g. Acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia a bordo.
h. Garantizar que se ha impartido formación adecuada al personal de a bordo, según convenga.
i. Notificar todos los sucesos que afecten a la protección.
j. Coordinar la implantación del plan de protección del buque con el oficial de la compañía para la protección marítima y el oficial de protección de la instalación portuaria pertinente.
k. Garantizar el funcionamiento, prueba, calibrado y mantenimiento adecuados del equipo de protección, si lo hay.

3.7 El Oficial de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM) está obligado a:

Las tareas del oficial de la compañía para la protección marítima serán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

a. Informar del grado de amenaza al que posiblemente tenga que enfrentarse el buque, sirviéndose para ello de las pertinentes evaluaciones de la protección y de otra información adecuada.
b. Asegurarse de que se realizan evaluaciones de la protección del buque.
c. Garantizar la elaboración, presentación para aprobación y posterior implantación y mantenimiento del plan de protección del buque.
d. Asegurarse de que el plan de protección del buque se modifique según proceda, a fin de subsanar deficiencias y de satisfacer las necesidades de protección de cada buque.
e. Organizar las auditorías internas y las revisiones de las actividades de protección.
f. Organizar las verificaciones iniciales y siguientes del buque por la Administración o la organización de protección reconocida.
g. Cerciorarse de que las deficiencias e incumplimientos descubiertos durante las auditorías internas, revisiones periódicas, inspecciones de protección y verificaciones del cumplimiento se tratan y solucionan prontamente.
h. Acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia.
i. Garantizar una formación adecuada para el personal responsable de la protección del buque.
j. Asegurarse de que existe una comunicación y una colaboración efectivas entre el oficial de protección del buque y los oficiales de protección de las instalaciones portuarias pertinentes.

k. Garantizar la compatibilidad entre las prescripciones de protección y las de seguridad.
l. Asegurarse de que, si se utilizan planes de protección de la flota o de buques gemelos, el plan de cada buque recoge con exactitud la información que es específica de ese buque.
m. Garantizar la implantación y el mantenimiento de todo medio alternativo o equivalente aprobado para un buque determinado o para un grupo de buques.

3.8 El Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP) está obligado a:

Se designará un oficial de protección de la instalación portuaria para cada instalación portuaria. Una misma persona podrá ser designada oficial de protección de más de una instalación portuaria.
Las tareas y responsabilidades del oficial de protección de la instalación portuaria serán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

a. LLevar a cabo una evaluación inicial completa de la instalación portuaria, tomando en consideración la oportuna evaluación de la protección de la instalación portuaria.
b. Garantizar la elaboración y el mantenimiento del plan de protección de la instalación portuaria.
c. Implantar el plan de protección de la instalación portuaria y realizar prácticas con él.
d. Realizar periódicamente inspecciones de protección de la instalación portuaria para asegurarse de que las medidas de protección siguen siendo adecuadas.
e. Recomendar e incluir, según proceda, modificaciones en el plan de protección de la instalación portuaria a fin de subsanar deficiencias y actualizar el plan en función de los cambios que haya en la instalación portuaria.
f. Acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia entre el personal de la instalación portuaria.
g. Asegurarse de que se ha impartido la formación adecuada al personal responsable de la protección de la instalación portuaria.
h. Informar a las autoridades pertinentes de los sucesos que supongan una amenaza para la protección de la instalación portuaria y llevar un registro de los mismos.
i. Coordinar la implantación del plan de protección de la instalación portuaria con los pertinentes oficiales de protección de los buques y oficiales de las compañías para la protección marítima.
j. Coordinarse con los servicios de protección necesarios.
k. Asegurarse de que se cumplen las normas relativas al personal responsable de la protección de la instalación portuaria.
l. Garantizar el funcionamiento, prueba, calibrado y mantenimiento adecuados del equipo de protección, si lo hay.
m. Ayudar a los oficiales de protección de los buques a confirmar la identidad de las personas que deseen subir a bordo, cuando se les pida.

3.9 Los hombres de mar designados para las guardias de protección están obligados a:

a. Cumplir con lo establecido en el Plan de Protección del buque, en lo que respecta a su puesto de guardia.

b. Conocer sus obligaciones en todos los niveles de protección.

3.10 El personal de protección de las instalaciones portuarias está obligado a:

a. Cumplir con lo establecido en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria, en lo que respecta a su puesto de guardia.
b. Conocer sus obligaciones en todos los niveles de protección.

3.11 Otro personal no involucrado en tareas de protección está obligado a:

a. Conocer sus obligaciones en todos los niveles de protección.
b. Colaborar con la protección, informando toda anormalidad observada.
c. Las autoridades federales, estatales y locales deben prestar toda la colaboración necesaria para mantener la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.

4. EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DEL BUQUE

4.1 Herramientas de evaluación

Se pueden usar los siguientes documentos de trabajo:

a. Listas de verificación;
b. Planes de muestreo de auditorías;
c. Formularios para registrar información, tal como evidencias de apoyo, hallazgos de auditoría y registros de las reuniones.

El uso de listas de verificación y formularios no debería restringir la extensión de las actividades de auditoría, que pueden cambiarse como resultado de la información recopilada durante la auditoría.

4.2 Auditoria de protección en escena:

a. Preparar la auditoria estableciendo lo siguiente:
   i. Objetivo de la auditoria.
   ii. Alcance de la auditoria.
   iii. Nombrar a los auditores y al líder del equipo auditor.
   iv. Establecer los recursos necesarios para la auditoria.
   v. Determinar los procedimientos aplicables a la auditoria.
b. Determinar los procesos / procedimientos a ser auditados, como por ejemplo:
   - Acceso al buque del personal, los pasajeros, visitantes, etc.
   - Zonas restringidas a bordo.
   - Manipulación de la carga.
   - Entrega de las provisiones del buque.
   - Equipajes no acompañados.
   - Vigilancia de la protección del buque.
c. Determinar el nivel de cumplimiento en lo referente a:
   - Protección física;
   - Integridad estructural;
   - Sistemas de protección del personal;
   - Normas y procedimientos;
   - Sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos.

d. Para efectuar la auditoria se debe contar con la siguiente información:
    - Plano general del buque.
    - Ubicación de las áreas con acceso restringido como son el puente de mando, sala de máquinas, cuarto de radio, servomotor.
    - Ubicación de cada punto de acceso al buque, incluyendo los accesos potenciales.
    - Ubicación de las potenciales áreas que pueden ser usadas por los polizones.
    - Espacios de carga y de provisiones.
    - Equipos de emergencia
    - Número y responsabilidades de los tripulantes.
    - Equipos de protección existentes.
    - Rutas de evacuación y puntos de encuentro.
    - Contratos con compañías de seguridad para la protección del buque.
    - Medidas y procedimientos vigentes, incluyendo las inspecciones, equipos de monitoreo, control de acceso, identificaciones, iluminación, comunicaciones, alarma.
e. En la inspección in situ se verificará lo siguiente:
    - Cumplimiento de las tareas inherentes a la protección.
    - Monitoreo de las áreas restringidas.
    - Control de acceso al buque.
    - Control de acceso a las áreas de cubierta y alrededores del buque.
    - Control del embarque de personas y sus equipajes, incluyendo equipajes no acompañados y efectos de la tripulación.
    - Supervisión del manejo de la carga, provisiones y combustible para el buque.
    - Estado de los sistemas de comunicaciones.
f. Igualmente se debe verificar lo siguiente:
    - Existencia de procedimientos de respuesta a incidentes de protección y emergencias.
    - Capacidad de supervisión de la tripulación sobre toda persona que embarque
    - Frecuencia y efectividad de las patrullas de protección.
    - Control de los puntos claves.
    - Puertas, barreras e iluminación de protección.
    - Control sobre los espacios de navegación, máquinas y gobierno.
    - Equipos de vigilancia.
g. Verificar la protección de las siguientes operaciones:
    - Operaciones de carga, provisiones y combustible del buque.
    - Protección sobre la tripulación y pasajeros.
h. Verificar los procedimientos contra las siguientes amenazas:
    - Atentado con bombas.
    - Sabotaje
    - Secuestro
    - Uso no autorizado del buque
    - Contrabando
    - Maltrato de la carga
    - Polizones
    - Piratería
    - Toma de rehenes
    - Vandalismo
    - Transporte de armas

- Uso del buque para transporte de criminales y equipo
- Uso del buque como arma

i. Verificar la identificación de vulnerabilidades tales como:
   - Políticas conflictivas entre la protección y la seguridad de la navegación.
   - Políticas conflictivas entre la protección y la seguridad inherente al buque.
   - Limitaciones de la dotación para el cumplimiento de las guardias de protección, derivadas de la fatiga de la tripulación y la pérdida del estado de alerta.
   - Deficiencias en la capacitación.
   - Equipo para las tareas de protección insuficiente, mal mantenido o de baja calidad.

5. EQUIPO DE PROTECCION

5.1 Equipos y sistemas de protección

Tarjetas inteligentes y Operación de los sistemas de comunicaciones y equipos de protección

La pérdida o la copia de llaves han contribuido al robo u otros problemas debido a visitantes no autorizados. En tales casos, aparatos alternativos de control de entrada debieran ser considerados. Varios tipos de tarjetas 'inteligentes' han llegado a ser un medio común de control. Estos sistemas de tarjetas otorgadas al personal y a vendedores, quienes requieren acceso a distintas horas, están integradas normalmente con un software de computador que permite utilizar un código muy específico. Por ejemplo, cada tarjeta puede ser diseñada para satisfacer las necesidades de un individuo en particular. A un cocinero, fuera de horas, puede permitírsele el acceso a la cafetería, pero no a las oficinas administrativas.
Las tarjetas inteligentes pueden ser canceladas instantáneamente en el caso de pérdida o de robo, por lo que no funcionarán posteriormente, si alguien trata de usarlas para obtener acceso.
Las tarjetas pueden ser deslizadas a través de una ranura (tarjetas deslizantes), o pueden necesitar simplemente ser acercadas a un mecanismo lector (tarjetas de proximidad). A los contratistas se les puede emitir tarjetas codificadas para permitir acceso sólo por ciertos días u horas. El acceso a los estacionamientos puede ser controlado, permitiendo a los alumnos entrar y salir solamente antes y después de las horas de colegio. Las tarjetas además pueden servir de identificación y como tarjetas de débito.
La tecnología de las tarjetas inteligentes elimina el gasto de reemplazar cerraduras y llaves. El lado negativo es la inversión inicial para la producción de la tarjeta, computador, impresora de tarjetas y equipos de lectura. Estos costos exceden a los de las llaves convencionales en el corto plazo, pero las características de seguridad son muy superiores.

Detectores de metal

La efectividad del equipo detector de metales ha recibido críticas contradictorias, por al menos tres razones:

a. Hay normalmente muchos puntos de entrada que se pueden utilizar para entrar armas a la instalación, incluyendo ventanas abiertas o puertas secundarias.
b. La utilización del equipo requiere de la aglomeración de personas al momento de llegar, para permitir suficiente tiempo para realizar el proceso.
c. El equipo no puede operar solo. Al menos dos personas de seguridad deberán ser contratadas para operar las varas: registrar a los trabajadores o visitantes que entran, separar a los que hagan gatillar la alarma, vigilar a los restantes y responder cuando se hayan encontrado armas. Entre el equipo y el personal, esto puede ser una propuesta bastante onerosa.
d. Una alternativa es un portal detector de metal móvil. Los visitantes que pasen por el portal no pueden volver a entrar al detectárseles metal. Su única opción es retirarse o comunicarse por medio del intercomunicador monitoreado por una cámara. Los mecanismos son efectivos, pero su costo por acceso es un obstáculo importante.

Sistemas de alarma

Las alarmas tienen dos funciones principales: Sirven para detectar intrusos después de las horas de funcionamiento o en áreas controladas y para avisar al personal de emergencia cuando se requiera ayuda inmediata.

Los sistemas de alarmas pueden ser diseñados para detectar intrusos, humo o fuego automáticamente. Sirven también para ayudar al personal a gatillar interruptores de 'pánico' en emergencias, tales como cuando una persona armada es vista entrando al edificio. En algunos casos, a personal específico se les puede facilitar equipos inalámbricos que sirven como alarmas para evitar situaciones amenazantes. La tecnología puede ser utilizada para señalar electrónicamente la ubicación del pendiente en el campus.

Las alarmas pueden ser gatilladas por una variedad de mecanismos, incluyendo detectores de movimientos, rompimiento de vidrios, y por contactos eléctricos (disparados por la apertura de ventanas o puertas). Los micrófonos incorporados dentro del sistema permiten a la estación monitora escuchar lo que se está diciendo dentro de la instalación y entregar esa información a la policía.

Sistemas de vigilancia

Las tecnologías de vigilancia son apropiadas cuando

a. Los transgresores deban ser identificados y sus acciones documentadas;
b. Cuando las áreas ocultas están atrayendo problemas de conducta que no han sido exitosamente detenidos por medio de otras medidas; y
c. Los transgresores pueden ser miembros del personal, con acceso legal a la instalación.

El equipo de vigilancia es una inversión que vale la pena cuando la documentación de los problemas de comportamiento y la identificación de los sospechosos es importante. Todos los equipos debieran ser testeados en el terreno antes de ser comprados:

a. Las condiciones de iluminación
b. El alcance del enfoque de la cámara
c. Las capacidades del equipo

d. Las condiciones climáticas pueden tener impacto en la calidad de las imágenes generadas.

La mayor fortaleza de las cámaras de televisión de circuito cerrado (Close Circuit Television) [CCTV] consiste en la identificación de los sospechosos después del hecho. Ellas además pueden prevenir ciertas actividades criminales. Pero las cámaras no son perfectas. Pueden ser escogidas como blanco por vándalos, de tal manera que deberán ser instaladas con esta posibilidad en mente. Los crímenes premeditados pueden ser planificados para evitar las cámaras, o los criminales pueden disfrazarse para esconder sus identidades.

En aquellos lugares problemas, tales como rutas específicas de buses ó de gran cantidad de personal, se puede publicitar la instalación de cámaras, independientemente de si se instalen realmente, para volver a poner bajo control esos lugares. Un problema con la instalación de cámaras falsas, es que se puede asumir que es posible confiar con cierto grado de seguridad, cuando en realidad no es así. Las cámaras que vigilen áreas oscuras pueden necesitar capacidades infrarrojas (IR).

Las diferencias técnicas entre las cámaras incluyen los siguientes elementos básicos.

Fijas y movibles (giratorias o inclinadas). Las cámaras fijas tienden a requerir mucho menor mantenimiento, y se les puede confiar para conseguir las imágenes esperadas. Las cámaras móviles cubren un área mas amplia, pero requieren mayor mantenimiento y frecuentemente se les escapan detalles críticos de un incidente. Una posibilidad es integrar las cámaras dentro del sistema de alarmas de amenazas. La cámara permanece fija hasta que la alarma es gatillada, en ese momento se mueve para enfocar el lugar que señala la alarma.

Sistemas con y sin cable. La distancia entre la cámara y el receptor afectará la calidad de la imagen recibida, incluso con el sistema de cables pesados. Cables coaxiales estándares serán suficientes hasta unos 300 metros, distancias mayores requerirán repetidoras que pasen la señal inalámbrica o cable de fibra óptica que puede expandir enormemente la distancia máxima cubierta por un sistema de cables rígidos.

No es realista esperar que el personal observe el sistema de circuito cerrado para que sorprendan el comportamiento criminal en la medida que acontece. Estudios hechos hace veinte años demostraron que veinte minutos es alrededor del tiempo máximo que un ser humano promedio puede estar enfocado en esta tarea. Los monitores son básicamente una herramienta para revisar incidentes después de ocurridos.

Hasta hace poco, la tecnología estándar para la grabación de imágenes de videos ha sido realizada por medio de la utilización de cintas de video (sistema análogo). Una desventaja es que las cintas deben ser manualmente etiquetadas y reemplazadas cada veinticuatro horas, además de ser almacenadas como evidencia.

La grabación de cintas de videos está rápidamente siendo superada por el sistema tecnológico de grabación digital de video (DVD) que puede retener grandes archivos por un largo período. Los mejores sistemas tienen un lapso promedio de vida útil de 100.000 horas, y la mayoría tiene la habilidad de auto diagnosticarse y corregir los problemas encontrados, avisar a los usuarios con alarmas generadas por el software y generar

llamadas a pagers o faxes para avisar al personal de seguridad. Las imágenes análogas frecuentemente entregan cuadros tan difusos que son inútiles para identificar a los sospechosos, a diferencia de la tecnología digital que se hace cada año más precisa.
La tecnología DVD puede ser integrada con mecanismos de control de acceso, permitiendo a los usuarios extraer todas las imágenes de ciertos sectores, donde alguien ha tenido acceso durante ciertas horas, todo en cuestión de minutos. La forma análoga requiere, en contraste, interminables horas de revisión visual.
La tecnología DVD puede además tomar ventaja de la red local, permitiendo a la oficina central obtener imágenes desde instalaciones distantes .

5.2 Limitaciones operacionales

Un paso preliminar de gran importancia es la identificación cuidadosa antes de invertir en una solución. La tecnología puede ser seductora, pero no siempre es la herramienta correcta para el trabajo.
Los detectores de metal y las tarjetas de identificación no detendrán los comportamientos matonezcos, las cámaras de seguridad no detendrán a los intrusos.
Un análisis de costo y beneficio debiera ser empleado para comparar esta inversión con otras necesidades. Esto debiera en primer lugar priorizarse, luego deberán buscarse las soluciones. El costo del personal, tales como los guardias de seguridad, el mantenimiento de los equipos y las mejoras debieran ser considerados en un marco de diez a veinte años para propósitos comparativos.
Las fallas tecnológicas debieran también ser consideradas. Particularmente cuando se ve la tecnología como una 'solución rápida', se corre un riesgo de reforzar un clima de temor y desconfianza, deteriorando la ecología social de la instalación, en vez de tener un impacto sobre el problema identificado.
La tecnología puede también resultar ser difícil de manejar o inviable. Por ejemplo:
Los detectores de metal tienen que ser manejados por el personal;¿quién va a hacer eso?, ¿se alineará al personal, por media cuadra cada mañana, esperando tener acceso a la instalación?
Asuntos de mantenimiento y reparaciones deben ser considerados; ¿si un sistema se daña durante el fin de semana, quién podrá repararlo?
¿Dónde pueden ser conseguidos los repuestos?
Es aconsejable consultar a otros lugares como referencia. Los mejores recursos son otros buques que ya hayan elegido vendedores y tecnología. Aprenda de sus éxitos y de sus fracasos.
La simplicidad en la expansión, integración y la mejora de los sistemas debieran ser temas considerados. Finalmente, hay que preguntar a los vendedores acerca de la flexibilidad del sistema en relación con los cambios tecnológicos.

5.3 Prueba, calibrado, mantenimiento del equipo y equipos de los sistemas de protección

Para que el mantenimiento sea lo más eficaz posible es muy importante disponer de la mayor cantidad de información sobre las instalaciones, equipos y lugares de trabajo; para ello es básico la realización de distintos tipos de revisiones programadas y registrar documentalmente los resultados

de los controles de las condiciones de trabajo y de la actividad del personal de seguridad, así como las revisiones de determinados equipos.
Las inspecciones reglamentarias contempladas por el manual de instrucciones deben de llevarse a cabo a cabalidad. Tal es el caso de armas de fuego, vehículos, chalecos, etc.
Las revisiones periódicas generales de los lugares de trabajo responden a la necesidad de que los lugares de trabajo deben ser periódicamente revisados, poniendo especial énfasis en el orden y limpieza de los mismos. Se deberá velar para que los trabajadores dispongan de los medios adecuados y de la formación necesaria para que mantengan su ámbito físico de trabajo en correcto estado. Mediante estas revisiones se pretenden controlar los riesgos convencionales habituales de los equipos y sistemas de seguridad.
Las revisiones periódicas sirven para verificar el correcto cumplimiento de las normas de seguridad establecidas y de los procedimientos implantados y, por tanto, para detectar desviaciones en las actuaciones previstas, con el fin de incorporar las mejoras que se estimen oportunas. Esto debe ser realizado por personas con mando, con el objeto de establecer un diálogo del que surjan las mejoras necesarias en la forma de realizar las tareas, especialmente si éstas son peligrosas o incómodas.
Las revisiones se pueden llevar a cabo de manera informal siendo realizadas por los mandos y trabajadores al mismo tiempo que llevan a cabo la actividad propia de protección. Este tipo de revisiones, a pesar de no ser sistemáticas y requerir un esfuerzo adicional, son muy válidas ya que frecuentemente el personal implicado en las tareas es el primero en detectar los factores de riesgo. Aparte de las revisiones informales, es imprescindible, para lograr una mayor efectividad, que las revisiones formen parte del sistema de gestión de los riesgos asociados a la seguridad. Para ello han de ser debidamente programadas, ejecutadas y evaluadas.

6. IDENTIFICACION DE AMENAZAS, RECONOCIMIENTO Y RESPUESTA

6.1 Reconocimiento y detección de armas, sustancias y dispositivos peligrosos

Los cuchillos pueden ocultarse en las hebillas de los cinturones, cepillos y peines, encendedores de cigarrillo, crucifijos, estuches de lápiz labial, cajas, latas, sombrillas, llaveros, lapiceros, falsas tarjetas de crédito y clips para billetes. Mientras que muchas de las cuchillas son pequeñas, otras pueden ser de 4 pulgadas de largo y algunas pueden tener las dimensiones de una espada. Entre los items más exóticos se encuentra una baraja de naipes falsos hecha de metal, con bordes filosos, que podría ser lanzado con resultados funestos. Una llave falsa hecha en Japón oculta un cuchillo y una llave pequeña que podría utilizarse para abrir esposas.



Las armas generalmente se introducirán desarmadas para de esa forma impedir su reconocimiento





Los explosivos dejan una huella de alambres ó de aceite en la envoltura que los contiene.



El TNT tiene las siguientes características:

- Aspecto: Cristales o escamas amarillas que atezan en la luz.
- Características explosivas: Explosivo muy estable, poco sensible y de conservación fácil.
- Utilización: Fabricación de petardos, carga de granada, de algunos obuses.
- Explosivo el más utilizado en el mundo a fines militares.



La Pentrita:

- Aspecto: Cristales blancos más o menos estirados
- Características explosivas: Explosivo potente de gran velocidad de detonación, muy sensible a los choques, delicado a manipular, más sensible que la trilita.
- Uso: Mechas detonantes, carga de los detonadores.



Explosivos plásticos



Artefacto explosivo improvisado



Reconocimiento de paquetes



6.2 Inspección física e inspecciones no intrusivas

Las revisiones corporales deben de realizarse sin usar métodos invasivos.
La diligencia de cacheo e identificación debe llevarse a efecto con radical cautela y también con racional espíritu investigador, lo que conlleva la necesidad de actuar por simples sospechas, siempre que éstas no sean ilógicas, irracionales o arbitrarias.
La aprehensión durante la diligencia de cacheo e identificación de drogas, estupefacientes u otros efectos procedentes del delito pueden ser considerada prueba lícita por los tribunales, sin que se incurra en violación de los derechos fundamentales
Las revisiones de equipajes pueden realizarse manualmente ó usando medios electrónicos, al igual que en el caso de las diversas cargas que se movilizan por la Instalación, dependerá del volumen de carga, el tipo de medio usado para dichos controles.
Equipos de protección física:

- Varas extensible
- Varas semirígidas
- Varas rígidas
- Vara flexible de goma
- Filtro militar
- Guantes tácticos de rappel
- Guantes anti – corte de kevlar
- Cascos para intervenciones especiales
- Chaleco anti disturbios
- Gas en spray
- Gas desintoxicador
- Granada con spray
- Garrotes pequeños con gas
- Lanzador de redes
- Protector táctico total
- Silbato
- Linterna

Chequeo a mano:
El chequeo de una persona se hace en el marco de la lucha contra el terrorismo, los tráficos y los polizones. El objetivo del chequeo es:

- Impedir la subida a bordo de materias y objetos ilícitos y peligrosos,
- Buscar materias y objetos ilícitos y peligrosos que las personas podrían utilizar.

En primer lugar, se trata de palpar las zonas del cuerpo directamente accesibles por la persona controlada y susceptible de disimular un arma o un objeto peligroso:

- Cintura abdominal.
- Hueco lumbar.
- Axilas.

Luego se palpará completamente el individuo siempre de ARRIBA ABAJO.
También debería asegurarse que la persona no disimula algo en el hueco de sus manos.
Existen dos tipos de chequeo en función de la atmósfera cuando se realice el chequeo:

- Situación tranquila: chequeo trasero sin apoyo,
- Situación tensa: chequeo trasero con apoyo vertical.

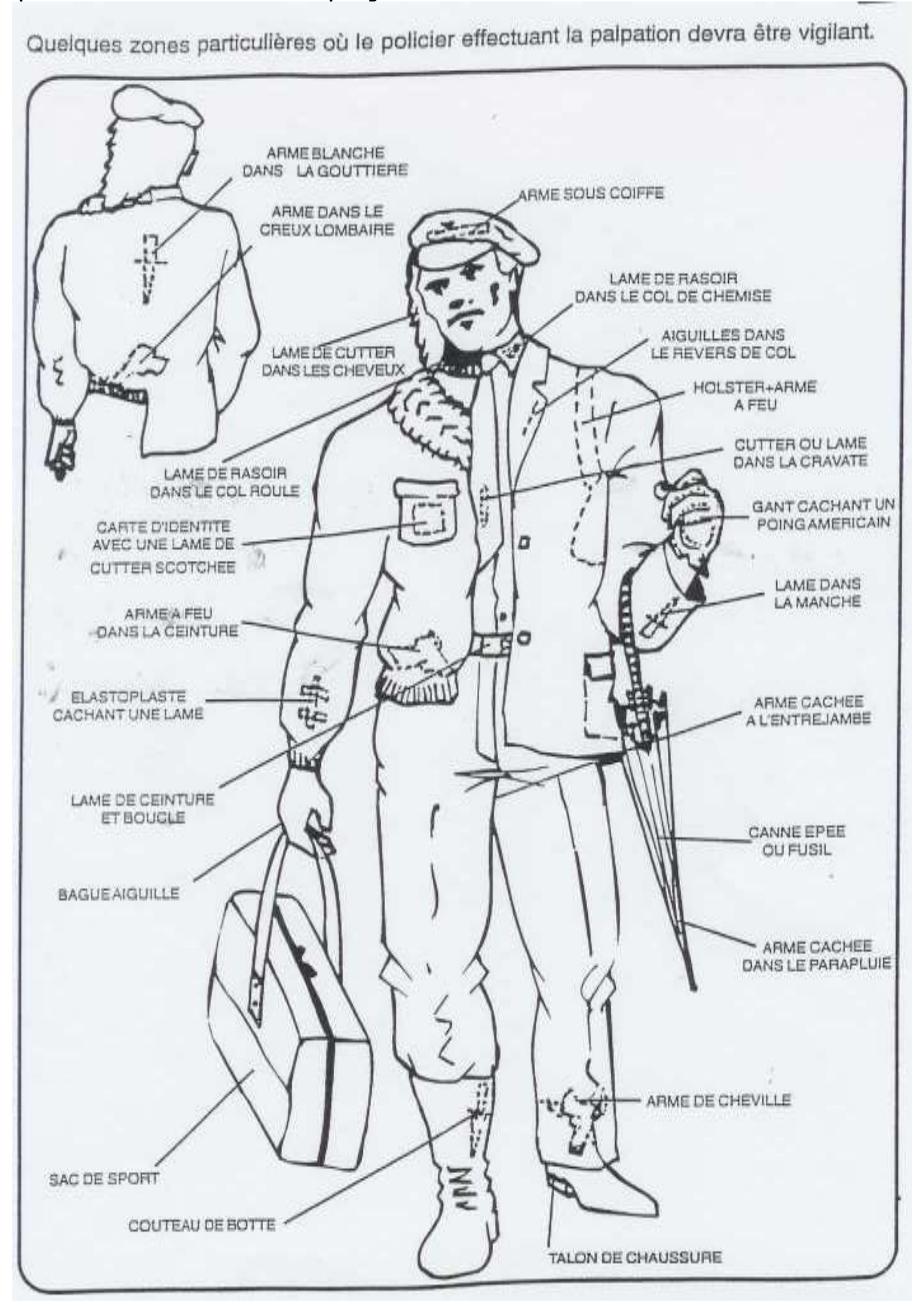
Se realiza mediante presiones ligeras de los dedos y no fricción (riesgo de herida en caso de presencia de hojas).
Nunca se debe realizar de frente (cabezazo, etc.).

Ventajas:

- No requiere equipo especial
- Mas sentidos pueden ser usados
- Interpretación directa

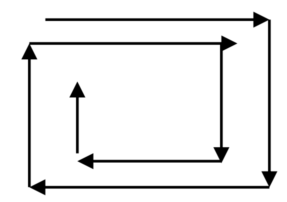
Desventajas:

- Labor intensiva
- Requiere personal bien entrenado
- Chequeo de artículos complejos



6.3 Ejecución y coordinación de búsqueda

La filosofía es salvaguardar la integridad de los pasajeros y de la tripulación, para ello se debe haber dividido el buque en partes y se deben establecer áreas de búsqueda escogiendo la forma circular o rectangular



Aquellos que participan en la búsqueda deben actuar en parejas, nunca en solitario y deben contar con medios de comunicación, igualmente, deben marcar las zonas ya inspeccionadas y asegurarlas.
En caso se encuentren polizones, es conveniente encerrarlos en el mismo espacio donde fueron encontrados y luego contando con más apoyo reducirlos y mantenerlos aislados.
Si se encuentran artefactos explosivos improvisados (DEI), se debe de aislar el área y no mover nada en los alrededores, si es posible cubrir el DEI para minimizar el efecto de la explosión, hacerlo cuidadosamente.
Es aconsejable que los tripulantes buscadores cuenten con los siguientes equipos:

- Varas extensible
- Gas en spray
- Lanzador de redes
- Silbato
- Linterna
- Esposas

6.4 Reconocimiento de personas potencialmente peligrosas, evitando situaciones discriminatorias

Estereotipos Dominantes:
Muchos hemos sido condicionados para pensar en un cierto tipo de persona cuando escuchamos la palabra criminal o "terrorista". Eso significa que miramos la apariencia de la persona, idioma, y cultura cuando evaluamos actitudes sospechosas. NO se puede identificar a una persona que amenaza la seguridad por:

- Como se ve una persona
- Que come esa persona
- De donde es esa persona
- Que dice una persona

Se PUEDE identificar un riesgo observando actividades sospechosas que podrían llevar a un acto criminal
El comportamiento es la clave para el reconocimiento. Tener cuidado con:

  - Personas desconocidas acercándose a (en persona o vía telefónica) empleados o miembros de su familia indagando sobre el buque.
  - Trabajadores desconocidos o sospechosos tratando de tener acceso a la nave para reparar, reemplazar, dar servicio, o instalar equipos.
  - Paquetes sospechosos dejados caer/intento de dejarlos caer.
  - Personas desconocidas fotografiando o intentando tener acceso a la nave.

- Robo de documentos de procesos operativos "estandar", distintivos de identificación.
- Interés prolongado e inusual de parte de personas sospechosas en las medidas de seguridad o personal, puntos de entrada y controles de acceso.
- Comportamiento inusual de personas desconocidas.
- Observación no autorizada de instrucciones de reacciones de seguridad y procedimientos.

Se debe buscar lo siguiente:

- Incremento de amenazas de llamadas anónimas o e-mail a la nave en conexión con incidentes sospechosos de vigilancia indicando posible vigilancia de los procedimientos de reacción ante riesgos.
- Persona desconocida dirigiendo vigilancia a pie (incluyendo dos o tres individuos que trabajen juntos).
- Persona desconocida dirigiendo vigilancia móvil, utilizando bicicletas, scooters, motocicletas, carros, camiones, o botes.
- Aeronaves sospechosas operando en las proximidades de la nave.
- Vigilancia estática prolongada utilizando disfraces operativos como demostradores, vendedores, nunca antes vistos en el área.
- Personas desconocidas haciendo uso discreto de cámaras, video grabadoras en lugares no turísticos.
- Uso de múltiples juegos de ropa, identificaciones, o uso de materiales de dibujo (papel, lápices, etc.)

6.5 Medidas para evitar los controles de protección

Evadir Comunicaciones de Seguridad:

- Utilizar un scanner para monitorear las actividades y acciones de protección del buque (a menos que el canal esté cifrado)
- Robar una radio del puerto y durante el ataque terrorista comunicar información o instrucciones falsas para confundir y obstruir a la policía, unidades de respuesta a emergencias y seguridad.
- Llamando a gran volumen engañando con amenazas de bomba, fuego, reporte de personas sospechosas para confundir los tableros de conmutadores y distraer a la policía y fuerzas de seguridad de actividades terroristas en ese momento.

Evadir seguridad en el portalón del buque:

- Simular ser agente de la nave.
- Simular ser un proveedor autorizado para una entrega de última hora.
- Simular estar buscando a un tripulante conocido.
- Fingir se un empleado del puerto.
- Obtener un distintivo de seguridad, tarjeta de identificación, obtenida de una persona autorizada y utilizarla para poder ingresar.
- Usar lentes de sol y gorras de baseball para encubrir su identidad ante el oficial de seguridad cuando muestre su tarjeta de identificación.

6.6 Control de multitudes

Multitud es la reunión en un mismo lugar de una gran cantidad de personas, esta multitud se puede presentar durante el embarque o desembarque de pasajeros o durante un incidente de trabajo.

En algunas circunstancias, un conjunto de individuos tiene caracteres nuevos, muy diferentes de los de cada individuo que lo compone. Los

sentimientos e ideas de todas las personas en el grupo toman una y la misma dirección, y se desvanece su personalidad consciente. Se forma una mente colectiva, sin duda transitoria, pero que presenta características muy claramente definidas. La colectividad se vuelve en una multitud organizada.
La individualidad se desvanece y los sentimientos e ideas de todas las personas no son más que uno. La multitud organizada puede ser manipulada.
Las medidas preventivas pueden ser:

- Análisis de los riesgos
- Concepción de varios planes
- Prever barreras, etc.
- Conocimiento de los aspectos psicológicos
- Llamada de refuerzos externos (policía)
- Integración de los datos en el PPB

Las medidas operativas pueden ser:

- Llamar a los refuerzos externos
- Implantación de cordón (ganar tiempo)
- No discutir ni argumentar
- A la excitación, oponer la calma
- Permanecer indiferente a los gritos, amenazas, insultos
- Prioridad a la integridad de las personas

El restablecimiento del orden se conseguirá sin discriminación.
Las restricciones de los derechos serán exclusivamente las que determine la ley.
Todas las medidas que se adopten y todas las restricciones de los derechos tendrán por objeto exclusivamente garantizar el respeto de los derechos y las libertades de los demás, así como de las normas de la moral, el orden público y el bienestar general.
Todas las medidas que se adopten y todas las limitaciones de los derechos serán exclusivamente compatibles con los principios de una sociedad democrática.
No se admitirán excepciones en relación con el derecho a la vida; el derecho a no ser torturado; la prohibición de la esclavitud; la prohibición de la pena de prisión por incumplimiento de una obligación contractual; la prohibición de las leyes retroactivas; el reconocimiento de la personalidad jurídica de todo ser humano; y el derecho a la libertad de pensamiento, de conciencia y de religión.
Se aplicarán medios no violentos antes de recurrir a la fuerza.
La fuerza se utilizará sólo cuando sea estrictamente necesario.
La fuerza se utilizará sólo para fines lícitos de aplicación de la ley.
La fuerza utilizada será proporcional a los objetivos lícitos de aplicación de la ley.
Se hará todo lo posible para limitar los daños y las lesiones.
Se dispondrá de diversos medios para el uso diferenciado de la fuerza.
No se impondrán limitaciones innecesarias a los derechos de libre expresión, reunión, asociación o circulación.
No se impondrán limitaciones a la libertad de opinión.
Se mantendrá el funcionamiento independiente del poder judicial.
Se atenderá inmediatamente a todas las personas heridas y traumatizadas.

7. ACCIONES DE PROTECCION DEL BUQUE

7.1 Acciones requeridas por los diferentes niveles de protección

Para cada nivel de protección, el buque tendrá medidas referentes a lo siguiente:

- Acceso al buque por parte del personal del buque, los pasajeros, visitantes.
- Zonas restringidas a bordo.
- Manipulación de la carga.
- Entrega de las provisiones del buque.
- Gestión de equipajes no acompañados.
- Vigilancia de la protección del buque.

7.2 Requerimientos de información antes del ingreso del buque a puerto

Antes de ingresar un buque a puerto remitirá como mínimo la siguiente información:

- Información recogida en el registro sinóptico continúo.
- Situación del buque en el momento de efectuar la notificación.
- Hora estimada de llegada del buque al puerto.
- Lista de tripulantes.
- Descripción general de la carga a bordo del buque.
- Lista de pasajeros.
- Nivel de protección en que se encuentra.
- Información prescrita al buque en virtud de la regla XI-2/10.

7.3 Declaración de Protección Marítima

Cuando el Gobierno Contratante de la instalación portuaria, o un buque, lo estime necesario, se rellenará una Declaración de Protección Marítima (DPM).

- La necesidad de una DPM puede desprenderse de los resultados de una evaluación de protección de la instalación portuaria, y en el plan de protección de la instalación portuaria deben indicarse las razones y circunstancias en las que se exige una DPM.
- La necesidad de una DPM puede ser establecida por una Administración respecto de los buques con derecho a enarbolar su pabellón o puede desprenderse de los resultados de una evaluación de protección del buque, y en el plan de protección del buque debe indicarse dicha necesidad.
- Es probable que se solicite una DPM en los niveles de protección más elevados, cuando el buque tenga un nivel de protección más elevado que la instalación portuaria u otro buque con el cual se comunique, y para las actividades en la interfaz buque-puerto o buque-buque que entrasen mayor riesgo para las personas, los bienes o el medio ambiente, por razones propias del buque de que se trate, su carga o pasajeros o por las circunstancias que se den en la instalación portuaria, o debido a una combinación de estos factores.
- En caso de que un buque o una Administración, en representación de los buques con derecho a enarbolar su pabellón, solicite la cumplimentación de una DPM, el oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) o el oficial de protección del buque (OPB) deberá acusar recibo de la solicitud y examinar las medidas de protección oportunas.

- Un OPIP puede solicitar también una DPM antes de operaciones en la interfaz buque puerto cuya dificultad se haya mencionado expresamente en la evaluación de protección de la instalación portuaria. Como ejemplos cabe citar el embarque o desembarque de pasajeros y el transbordo, carga o descarga de mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas.
- En la evaluación de la protección de la instalación portuaria pueden identificarse asimismo instalaciones situadas en zonas densamente pobladas, o en sus alrededores, u operaciones importantes desde el punto de vista económico que puedan requerir una DPM.
- El objetivo principal de la DPM es garantizar que el buque y la instalación portuaria o los otros buques con los cuales realiza una operación de interfaz llegan a un acuerdo sobre las medidas de protección que cada uno de ellos va a adoptar, de conformidad con las disposiciones de sus respectivos planes de protección aprobados.
- La DPM acordada debe ir firmada y fechada tanto por la instalación portuaria como por el buque o los buques, según proceda, y en ella debe quedar constancia del cumplimiento de lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la Parte A del presente Código. Se debe especificar su duración y el nivel o los niveles de protección pertinentes, así como los puntos de contacto.
- Si cambia el nivel de protección, puede ser necesario revisar la DPM o elaborar una nueva.
- La DPM se debe redactar en español, francés o inglés, o en un idioma común a la instalación portuaria y al buque o los buques, según proceda.

7.4 Reportes de incidentes de protección

Es importante que todo el personal del buque tome conciencia de la importancia de reportar todo incidente de protección, para ello es necesario que se tomen las siguientes acciones:
Si nota armas o armamento, sustancias o comportamientos sospechosos, que podrían ocasionar un "Incidente de Seguridad", REPORTELO AL OFICIAL DE PROTECCION DEL BUQUE:
Recuerde la definición de un "Incidente de Seguridad", que bajo regulaciones 1.13, SOLAS XI-2 es:
"Cualquier acto sospechoso o circunstancia amenazadora a la seguridad de un buque, unidad móvil de instrucción mar afuera, embarcación de alta velocidad, instalación portuaria, o cualquier buque-a-puerto o interfase buque-a-buque".

7.5 ejecución de procedimientos de protección

Acceso al buque:
Se deben definir las medidas de protección que abarquen todos los medios de acceso al buque señalados en la evaluación de la protección del buque. Entre éstos deben incluirse los siguientes:

- Escalas de acceso.
- Planchas de desembarco.
- Rampas de acceso.
- Puertas y portas de acceso, portillos y ventanas en el costado.
- Amarras y cadenas del ancla.
- Grúas y maquinaria elevadora.

Zonas restringidas a bordo:
Deben identificarse las zonas restringidas que se designarán a bordo, especificando su extensión, los periodos en los que es válida la restricción y las medidas que van a adoptarse para controlar el acceso a esas zonas y las actividades en ellas. Las zonas restringidas tienen por objeto:
- Evitar el acceso no autorizado.
- Proteger a los pasajeros, el personal del buque y el personal de las instalaciones portuarias u otras entidades cuya presencia a bordo esté autorizada.
- Proteger zonas importantes para la protección dentro del buque.
- Evitar la manipulación indebida de la carga y de las provisiones del buque.

Manipulación de la carga:
Las medidas de protección relativas a la manipulación de la carga tienen por objeto:
- Evitar la manipulación indebida.
- Evitar la recepción y almacenamiento a bordo del buque de cargas que no están destinadas a ser transportadas.

Entrega de provisiones del buque:
Las medidas de protección relativas a la entrega de las provisiones del buque tienen por objeto:
- Comprobar la integridad del embalaje y de las provisiones del buque.
- Evitar que se acepten provisiones sin inspección previa.
- Evitar la manipulación indebida.
- Evitar que se acepten provisiones del buque que no se hayan pedido.

Gestión de equipaje no acompañado:
Se debe especificar las medidas de protección que procede adoptar para garantizar que los equipajes no acompañados (es decir, todo equipaje, incluidos los efectos personales, que o esté con el pasajero o el miembro del personal del buque en el lugar de la inspección o el registro) se identifican y se someten a un examen adecuado, que puede incluir un registro, antes de aceptarlos a bordo.

Vigilancia de la protección del buque:
Desde el propio buque, se deben poder vigilar en todo momento y en cualquier circunstancia el buque y las zonas que lo rodean. Para tal vigilancia podrá utilizarse:
- Alumbrado.
- Guardias, vigilantes y personal de guardia en cubierta, incluidas patrullas.
- Dispositivos automáticos de detección de intrusos y equipo de vigilancia.

Niveles de protección diferentes:
Se debe incluir datos sobre las medidas que adoptará el buque si la instalación portuaria que está utilizando funciona a un nivel de protección inferior al aplicable a dicho buque.

8. PREPARACION PARA LA EMERGENCIA, EJERCICIOS Y PRACTICAS

Para garantizar la implantación eficaz del plan de protección del buque, se llevarán a cabo ejercicios a intervalos apropiados teniendo en cuenta el tipo de buque, los cambios en el personal del buque, las instalaciones portuarias que se van a visitar y otras circunstancias del caso.
El Oficial de la compañía para protección marítima asegurará la coordinación e implantación eficaces de los planes de protección de los buques participando en ejercicios a intervalos apropiados

La finalidad de los ejercicios y prácticas es comprobar que el personal del buque tiene la debida suficiencia en las diversas tareas que se les asignen a todos los niveles de protección e identificar cualquier deficiencia de protección que sea preciso subsanar.

- Con objeto de garantizar la aplicación eficaz de las disposiciones del plan de protección del buque, deben llevarse a acabo ejercicios como mínimo una vez cada tres meses. Además, en los casos en que más del 25% del personal del buque haya sido reemplazado, en un momento dado, por personal que no haya participado previamente en un ejercicio a bordo de dicho buque en los tres últimos meses, se llevará a cabo un ejercicio en el plazo de una semana, a más tardar, de haberse efectuado el reemplazo. En dichos ejercicios debe someterse a prueba cada uno de los elementos del plan, tales como las amenazas para la protección enumeradas en el párrafo 8.9.
- Deben efectuarse como mínimo una vez por año civil, sin que el periodo entre tales prácticas sea superior a 18 meses, diversos tipos de prácticas, en las que podrán participar los oficiales de la compañía para protección marítima, los oficiales de protección de la instalación portuaria, las autoridades pertinentes de los Gobiernos Contratantes, así como los oficiales de protección del buque, si los hay. En dichas prácticas deben someterse a prueba las comunicaciones, la coordinación, la disponibilidad de recursos y la respuesta. Las prácticas pueden:
    - ser en tamaño natural o en vivo
    - consistir en una simulación teórica o seminario
    - estar combinadas con otras prácticas que se realicen, como por ejemplo las de búsqueda y salvamento o las de respuesta ante una emergencia.
- La participación de la compañía en una práctica con otro Gobierno Contratante debe tener el reconocimiento de la Administración.

Para la realización de los ejercicios se pueden usar las siguientes amenazas:

- Daños o destrucción del buque o de una instalación portuaria mediante dispositivos explosivos, incendio provocado, sabotaje o vandalismo.
- Secuestro o captura de un buque o de las personas a bordo.
- Manipulación indebida de la carga, equipo o sistemas esenciales del buque o provisiones del buque.
- Acceso o uso no autorizado, que incluye la presencia de polizones.
- Contrabando de armas o equipo, incluidas las armas de destrucción masiva.
- Utilización del buque para el transporte de quienes tengan la intención de provocar un suceso que afecte a la protección o de su equipo.

- Utilización del propio buque como arma o como medio destructivo para causar daños.
- Ataques desde el lado del mar mientras el buque esté atracado o fondeado.
- Ataques mientras el buque esté en el mar.

8.1 Administración de la protección

Se mantendrán a bordo, por lo menos durante el periodo mínimo que especifique la Administración, registros de las siguientes actividades que abarca el plan de protección del buque, teniendo presentes las disposiciones de la regla XI-2/9.2.3:

- Formación, ejercicios y prácticas.
- Amenazas a la protección y sucesos que afectan a la protección.
- Fallos en la protección.
- Cambios en el nivel de protección.
- Comunicaciones relacionadas directamente con la protección del buque tales como amenazas específicas respecto del buque o de las instalaciones portuarias donde esté, o haya estado, el buque.
- Auditorías internas y exámenes de las actividades de protección.
- Examen periódico de la evaluación de la protección del buque.
- Examen periódico del plan de protección del buque.
- Implantación de cualesquiera enmiendas al plan.
- Mantenimiento, calibrado y prueba del equipo de protección, si lo hay, incluidas las pruebas del sistema de alerta de protección del buque.

- Los registros se mantendrán en el idioma o idiomas de trabajo del buque. Si el idioma o idiomas utilizados no son el español, el francés ni el inglés, se incluirá una traducción a uno de estos idiomas.
- Los registros podrán conservarse en formato electrónico. El tal caso, estarán protegidos mediante procedimientos cuyo objeto es evitar su supresión, destrucción o modificación no autorizadas.
- Los registros se protegerán contra el acceso o divulgación de información no autorizados.